

La crisi dell'Atac - Atac, l'esercizio è ancora in perditail passivo sfiora i duecento milioni

Atac ancora più a fondo. Gli ultimi dati sussurrati sulla chiusura del bilancio 2013 della municipalizzata romana del Tpl parlano di 190-195 milioni di euro di perdita, un deficit che si allarga di altri 40 milioni rispetto all'anno prima. Un buco che sarà in discussione oggi in azienda (in vista della seduta ufficiale per l'approvazione del bilancio giovedì prossimo), che sommato a quello dei due anni precedenti fa salire la cifra a mezzo miliardo di euro. E andando a ritroso nel tempo la situazione non migliora (-156,7 milioni nel 2012, -179,2 milioni nel 2011). Un decennio che è costato ad Atac la bellezza di 1,6 miliardi di euro di perdite cumulate, in un'azienda che ha uno squilibrio pesante sui dipendenti: 7000 autisti e macchinisti e appena 70 controllori, su 12mila assunti. Centinaia gli amministrativi, molti dei quali imbucati negli uffici da varie parentopoli, innescate sia da destra, che da sinistra. Personale che pesa ogni mese sulle casse dell'azienda per 45 milioni di euro. Non è un caso che i sindacati nei giorni scorsi abbiano lanciato l'allarme sull'atteso rinnovo del contratto di servizio, spiegando che se i soldi saranno quelli di cui si è sempre parlato, basteranno appena a coprire gli stipendi per un paio di mesi.

GLI SCANDALI

Lo scandalo dei biglietti clonati, ancora in fase istruttoria in Procura e gli altri mini-scandali sulle forniture d'oro che hanno scialacquato milioni di euro ogni anno dalle casse dell'azienda, sommati insieme non danno risultati eclatanti sul fronte monetario. Ci sono gli appalti per le pulizie gonfiati del 30% rispetto ai valori di mercato (95 milioni); i dischi dei freni della metro pagati 6 milioni, che in realtà valevano un terzo; 20 milioni di consulenze; perfino i derivati erano arrivati in Atac, costati 28 milioni di euro, senza contare i fiumi di gasolio contabilizzati come dal fruttivendolo di paese. Cui si aggiungono altri episodi.

L'assessore Guido Improta qualche mese fa aveva denunciato che l'evasione tariffaria era un altro dei mali del trasporto pubblico romano, capace di rosicchiare una fetta consistente, il 30-40% dell'incasso della vendita dei biglietti che nel 2012 si è assestato attorno ai 249 milioni di euro. Un'evasione che nessuno dei vecchi amministratori ha mai contrastato efficacemente favorendo, involontariamente, chi aveva interessi sulla falsa bigliettazione.

I NUMERI DELL'AZIENDA

«Al 31 dicembre 2013, Atac vantava crediti complessivi per circa un miliardo di euro, ai quali bisognerebbe aggiungere altri 408 milioni, vantati nei confronti della Regione Lazio», spiegava qualche giorno fa l'ad Danilo Broggi con un comunicato. Soldi che l'azienda aveva dovuto inserire in un fondo svalutazione crediti per ragioni prudenziali. «E altri 61 milioni vantati nei confronti di Roma Capitale - hanno aggiunto da Atac - svalutati per la stessa ragione. Al lordo di tali svalutazioni, il totale dei crediti ammonterebbe a quasi 1,5 miliardi di euro». A fronte di questa situazione creditoria, ha aggiunto l'azienda «ci sono circa 1,16 miliardi di debiti a breve termine, più 570 milioni a lungo termine, in gran parte (384 milioni) nei confronti di Roma Capitale». Conti sui quali, sia l'assessore Improta, che la collega al Bilancio, Daniela Morgante, nei giorni scorsi hanno annunciato di volere vederci chiaro. In vista di quello che sarà il futuro dell'azienda. Ci sono le voci di un'interesse già in fase avanzata di Ferrovie e Bus Italia di Moretti, e di Ratp, l'azienda francese del Tpl, che ha recentemente comprato Cilia Italia, con la quale la Regione si sarebbe incontrata più volte. Insomma, bilancio o no, per Atac, il futuro è cominciato.